



ΚΥΠΡΙΑΚΟ
ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ
ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ

Το ΚΕΒΕ προωθεί επίλυση προβλημάτων στα λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας

Το Κυπριακό Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο παρακολουθεί επί συνεχούς βάσης την πρόοδο των εργασιών στα λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας και στη βάση των μέχρι τώρα δεδομένων, έχει ετοιμάσει εμπειριστατωμένο και ολοκληρωμένο υπόμνημα (επισυνάπτεται) στο οποίο καταγράφονται με σαφήνεια και αναλυτικό τρόπο τα μέχρι σήμερα εκκρεμούμενα προβλήματα λειτουργικότητας και ύψους χρεώσεων στα λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας.

Το υπό αναφορά υπόμνημα του ΚΕΒΕ αφορά, τόσο τους τρεις διαχειριστές του λιμανιού Λεμεσού, όσο και την Αρχή Λιμένων Κύπρου καθώς επίσης και το Υπουργείο Μεταφορών.

Το έγγραφο του Επιμελητηρίου έχει κατατεθεί στους προαναφερθέντες φορείς και το Υπουργείο, οι οποίοι αφού πρώτα το μελετήσουν με την δέουσα προσοχή, θα ακολουθήσουν συσκέψεις μεταξύ όλων των εμπλεκομένων με στόχο πάντοτε την όσο το δυνατό καλύτερη διευθέτηση των προβλημάτων.

BB/EK
28/07/2017

Outstanding issues with the three operators of Limassol port concerning their tariffs (regulated and non regulated) and their overcharges to both ships and cargoes as well as outstanding issues with the Cyprus Ports Authority (CPA)

Competent Authority/Body	Issues	Time Frame/ Deadlines	Comments/ Observations
<p>A. <u>EUROGATE</u></p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 80 euro charge for the delivery of empty containers from the debot to the hauliers going for stuffing with Cyprus cargo and subsequently returning back at the port terminal for loading onto vessels for export. 2. ISPS charge for every full container amounting to €7. <u>Request:</u> both the above charges to be waved/abolished, In case that the €80 charge is not feasible to be abolished, then it must be reduced down to less than €6 and €10 for 20ft and 40ft containers correspondingly, as these were the charges prevailing under the previous regime of CPA (Porters). 3. The regulated charges for the discharge and loading of empty containers (which are very high compared to those prevailing previously), should be <u>drastically reduced</u>. 		

	<p>4. Storage charges for containers:</p> <p>(a) Despite the fact that the free of charge storage period for containers was increased from 3 to 4 days, however, storage charges need to be reduced. We agree that the container depot should not be used as a storage place for a long period of time and that the level of tariff should be a tool for discouraging to do so. However, we <u>request</u> that storage charges be reasonable and affordable.</p> <p>(b) Weekends and holidays not to be counted towards the free of Weekends and holidays not to charge period of 4 days.</p> <p>(c) Storage charges for IMO containers should be reconsidered in order that a 24hour free of charge to be applicable excluding period storages on weekdays and holidays.</p> <p>(d) Calculation of storage charge: for example an exporter delivers a container on Friday to be loaded on vessel operating on Monday, thus well within the 4 free days. If this vessel happens to operate for two days and the container is loaded on the second day, Eurogate charges 1 day storage. This creates cost problems to exporters whom are not to blame for the delay.</p>		
--	--	--	--

	<ol style="list-style-type: none"> 5. Over dimension container lifting charge: the rate is the regulated tariff X 2 (i.e.:370 euro and 575 euro for every 20' and 40' ft respectively) which is extraordinary very high and should be considerably reduced. 6. Charges for opening and closure of hutch covers: they need to be clarified. 		
<p><u>B. DP WORLD LIMASSOL</u></p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Collection of 10% commission on the invoice of the Limassol Water Board for the supply of water to vessels. It should be clarified whether the operator is eligible to collect such commission. 2. V.A.T. is invoiced on the fee of €25 and €5 collected for each passenger of home port or for every person member of the crew (change of crew) respectively. Previously, CPA was not invoicing V.A.T. on such cases. 3. Secondary charges: a fee amounting to €2.75 per ton or p.t.o. is charged in the cases of general cargo which is discharged and stored at operator's terminal for the purpose of delivering the cargo to the ultimate consignees. <p>The rate in question is not included in any of operator's regulated or unregulated tariffs:: it should be waved because it is an unjustified charge.</p>		

	<ol style="list-style-type: none"> 4. Lay over charges: although for navy vessels lay over charges were reduced to 12.5 euro per meter, we still believe that the lay over charges which are very high, should be given the best possible attention and consideration in order to be reduced further, transforming them into more reasonable and affordable to the shipowners. 5. Due to the fact that passenger operators and shipowning lines still have a serious dispute with the operator, the Ministry is requested, following the concession agreement, to clarify in which cases the operator is allowed to charge the rate of €25 or €5 for passengers moving via Limassol port. 6. Storage charges on empty containers remained at the terminal of the operator after 29.1.2017 which should have been removed and placed at Eurogate's debot at the expense of Eurogate in order to be loaded onto vessels: the issue of the payment of storage charges in such cases is still outstanding and the Ministry should resolve it with the assistance of all parties involved. 7. The discharge of iron pipes in transit is invoiced to shipping lines with a new rate as stevedoring charge amounting to €32.20 per ton under the name of "super cargo" which is not included in DPWL's tariffs and therefore it cannot be justified. 		<p>If such charges continue to apply, then, operators of transshipment cargo will abandon Limassol port with all the adverse consequential damages</p>
--	---	--	--

	<p>8. Establishment of a cashier service to facilitate tariff payments in cash and cheques.</p>		<p>not to mention the arbitrary invoices issued by the operator for any delay in receiving of cargo within the port area due to the lack of trailers or the necessary equipment for the discharge of the cargo in question as it is the case with "M/V Antje" at Limassol port on 10-12.5.2017 (CSA's email dated 8.6.2017 is related to the above cases).</p> <p>Such extraordinary and very high invoices should be avoided and the Ministry is requested to take up this issue with the operator, not allowing this operator to charge the customers in the above way but rather apply only the regulated tariffs.</p>
<p>C. <u>P & O</u> <u>MARITIME</u></p>	<p>1. Consolidated charges.</p>		<p>It should be noted that CSA continues its</p>

<p><u>LIMASSOL</u></p>	<ol style="list-style-type: none"> 2. Use of a second tug– boat. 3. Lay over charges to vessels. 		<p>contacts with P & O Maritime discussing the aforesaid matters for which any agreement is not yet concluded.</p> <p>Efforts are still ongoing and the assistance of the Ministry for finding an amicable solution which will serve both P & O Maritime and Shipowners to the benefit of Limassol port is necessary and essential. Special attention is also given to vessels having Limassol port as their home port in order that invoices of P & O to be affordable to the Shipowners of such vessels avoiding any increases of the port charges, encouraging them to maintain their regular calls.</p>
<p><u>Δ. ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΥΠΡΟΥ</u></p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Αγκυροβόλιο Μονής: πρόβλημα στην λειτουργικότητα του αγκυροβολίου. 		

	<ol style="list-style-type: none"> 2. VTS – Ζύγι ή και Λάρνακα: μηδενική επάνδρωση σε ότι αφορά προσωπικό. 3. Ανεπαρκής πλοηγική υπηρεσία Λάρνακας. 4. Ρυμουκιά: Λάρνακα – Δεκέλεια – ΑΗΚ Βασιλικό: έλλειψη συνέργειας/συντονισμού πλοήγησης και ρυμουκιών (δρομολόγια). 5. Μετακίνηση πλοίων μεταξύ ΑΗΚ (Βασιλικού) και VTTV – unberthing EAC – ελάχιστη χρέωση 4 ώρες, Berthing VTTV in direct continuation – 2 ρυμουκιά χ 4 ώρες: σύνολο 12 ώρες για εργασία 3 ωρών: έλλειψη συνέργειας/συντονισμού πλοήγησης και ρυμουκιών. 6. Δημιουργία και κοινοποίηση κανόνων εμπλοκής από ΑΛΚ – σε περίπτωση προβλημάτων που πιθανό να απορρέουν από το PCS – λόγω χρόνου ή και λόγω system failure. Ο ρόλος του VTS: πού και πότε επεμβαίνει σαν υποστηρικτική υπηρεσία προς αποφυγή καθυστερήσεων. Τι γίνεται με τη Λάρνακα ή το Βασιλικό ελλείψει υπηρεσίας VTS. <p>Ο ρόλος των αξιωματικών ασφαλείας των Λιμανιών σε περίπτωση προβλημάτων με το PCS, ιδιαίτερα όταν τα προβλήματα παρουσιάζονται αργά το βράδυ ή ώρες “ακατάλληλες”.</p>		
--	---	--	--

	<p>7. Έρνηση της ΑΛΚ για παροχή υπηρεσιών πλοήγησης και ρυμούλκησης στο Ακρωτήριο,</p> <p>8. υποχρέωση η οποία απορρέει και από την Συνθήκη εγκαθίδρυσης.</p> <p>9. Πλοία που προσεγγίζουν στο λιμάνι Λάρνακας για φορτοεκφόρτωση φορτίων χύδη ή άλλων φορτίων απ' ευθείας φόρτωσης ή παράδοσης και τα οποία, λόγω του γεγονότος ότι οι φορτωτές ή παραλήπτες δεν μπορούν να φορτώσουν ή να παραλάβουν τα φορτία τους τα Σάββατα, Κυριακές ή εορτές, εξαναγκάζονται να παραμένουν εντός του λιμανιού Λάρνακας πλευρισμένα στο κρηπίδωμα τις ημέρες αυτές. Σ' αυτές τις περιπτώσεις η Αρχή Λιμένων επικαλείται τα lay over charges που προνοούνται στη ταρίφα της ύψους 24 ευρώ ανά μέτρο την ημέρα και χρεώνει τα πλοία με αυτό το ποσό ανάλογα με το μήκος τους. Δηλαδή ένα πλοίο των 150 μέτρων χρεώνεται με το ποσό των 3.600 ευρώ την ημέρα, ένα πλοίο των 200 μέτρων χρεώνεται με το ποσό των 4.800 ευρώ ή 250 μέτρων με το ποσό των 6.000 ευρώ κάθε ημέρα. Να σημειωθεί ότι τα ποσά αυτά υπερβαίνουν το συνολικό κόστος φορτοεκφόρτωσης και καταβολής των άλλων λιμενικών τελών στο σύνολο τους.</p> <p>Τα lay over charges (τα οποία πρέπει να μειωθούν δραστικά) δεν μπορούν να επιβάλλονται στις περιπτώσεις πλοίων που προσεγγίζουν το λιμάνι</p>		
--	---	--	--

	<p>για εμπορικούς σκοπούς αλλά λόγω αδυναμίας της αγοράς να τα εξυπηρετήσει, να τιμωρούνται με τη χρέωση των πιο πάνω απαγορευτικών τελών.</p> <p>10. Τα διαθέσιμα ρυμουλκά της ΑΛΚ στη Λάρνακα πρέπει να είναι λειτουργήσιμα ανά πάσα στιγμή για να αποφεύγονται οι σημερινές σοβαρές καθυστερήσεις στην εξυπηρέτηση των πλοίων και κατ' επέκταση του εμπορίου λόγω αδράνειας τους εξ' αιτίας μηχανικής ή άλλης βλάβης. Στις περιπτώσεις αδράνειας των ρυμουλκών, η Αρχή Λιμένων θα πρέπει να συμβληθεί με τον ιδιωτικό τομέα για να παρέχεται άμεση εξυπηρέτηση στα πλοία.</p> <p>Συναφές είναι και το εξής θέμα: πότε πρέπει να χρησιμοποιείται δεύτερο ρυμουλκό για την εξυπηρέτηση των πλοίων και ποίου απόφαση και ευθύνη είναι για τη χρήση τούτου. Πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ότι τα νέα τέλη που έχει καθορίσει η Αρχή Λιμένων για τη χρήση δεύτερου ρυμουλκού (ύψους 1.800 ευρώ ανά ώρα ή μέρος αυτής) είναι, τόσο πολύ ψηλά συγκριτικά με τα προηγούμενα αντίστοιχα τέλη της Αρχής Λιμένων, όσο και αδικαιολόγητα, γεγονός που επιβάλλει την επανασυζήτηση του ύψους των σχετικών αυτών τελών.</p> <p>11. Τα secondary lift charges αποτελούν ένα νέο τέλος το οποίο δεν γνωρίζουμε σε ποιες περιπτώσεις εφαρμόζεται και πώς δικαιολογείται τούτο.</p>		
--	--	--	--

	<p>Ενώ η νέα ταρίφα της Αρχής Λιμένων είναι ενιαία και περιλαμβάνει και καλύπτει σφαιρικά όλο τον κύκλο εκφόρτωσης από το πλοίο, παραλαβής και μεταφοράς του φορτίου στις αποθήκες/ανοικτούς αποθηκευτικούς χώρους και παράδοσης του στον τελικό παραλήπτη, γιατί τα φορτία τιμολογούνται επιπλέον με το secondary lifting charge, το οποίο είναι ακαθόριστο στη ταρίφα της Αρχής Λιμένων; η χρέωση αυτή αποτελεί ένα επιπρόσθετο σοβαρό λιμενικό κόστος, το οποίο αυξάνει κατακόρυφα το συνολικό κόστος εκφόρτωσης των φορτίων.</p> <p>Ως εκ των πιο πάνω, παρακαλούμε όπως η υπό αναφορά χρέωση επανασυζητηθεί.</p> <p>12. Να διευκρινιστούν οι πιο κάτω περιπτώσεις και πότε εφαρμόζονται τούτες:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fees payable by the CPA to owners of licensed private crane(s) for the use of their own cranes for cargo handling from//to ship (loading/unloading operations). - Use of cranes for purpose other than cargo handling/unloading to ship/from ship. <p>13. Το τέλος ύψους 23.00 ευρώ για κάθε επιβάτη που επιβιβάζεται σε κρουαζιερόπλοιο/επιβατικό πλοίο είναι ψηλό και αποθαρρυντικό για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, οι οποίες ζητούν άμεση μείωση του για να βοηθηθεί ο κλάδος της επιβατικής κίνησης, ο οποίος βρίσκεται καθηλωμένος.</p>		
--	---	--	--

	<p>14. Η περίπτωση των “tug charges when a vessel requires towage for transit within the port limits” χρήζει περαιτέρω διευκρίνισης και συζήτησης αφού το τέλος των 30 ευρώ για κάθε μέτρο του μήκους του πλοίου, για κάθε κίνηση που κυμαίνεται από 5.400 ευρώ μέχρι και 7.500 ευρώ για την κάθε φορά, είναι πολύ ψηλό, αδικαιολόγητο και απαγορευτικό.</p>		
--	--	--	--